

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年6月12日（N o 29 / 1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

経営協議会開催

「安全・事故防止」

「2024年度諸施策」

安全の確保は鉄道事業者にとってすべてに優先する最重要課題

組合としてのチェック・提言機能を発揮!!

安全の確保は鉄道事業者にとって絶対に守るべき使命であり、すべてに優先する最重要課題である。JR四国労組は、この認識のもと、会社の取り組みが真に実効的なものになっているか、労働組合のチェック・提言機能を発揮するため、発第88号にて、安全・事故防止に関する諸問題の解決・改善に向けた16項目を付議し、6月6日に開催された経営協議会にて会社より回答を受けた。

付議内容及び会社からの回答は以下のとおり。

【発第88号「安全・事故防止に関する付議について」】

- 1 2023年度の鉄道運転事故、輸送障害、傷害事故の概要及び労働災害の発生状況と原因及び今後の防止対策について明らかにされたい。
 - 2 2024年度の安全・事故防止対策にかかる基本方針と、安全・安定輸送体制の充実・強化に向けた取り組み及び安全衛生管理体制の更なる充実に向けた取り組みについて、明らかにされたい。
 - 3 2023年度の安全輸送設備の設置実績及び2024年度の設備投資・改善計画について明らかにされたい。
- ※ 1～3については、6月開催予定のJR四国労組「安全推進委員会」に資料添付するとともに、大会や各種会議の場を通じて報告する。
- 4 2023年度の安全に関する教育、訓練の実施実績及び2024年度の実施計画について明らかにされたい。

2023年度の教育・訓練について、教育関係では、各主管部において定期的に業研・訓練・職教に取り組んでいるほか、安全推進室としては「駅助役運転研修」「輸送指令員研修」「内燃車運転者研修」「グロウアップ車掌研修」「電気技術研修」等、主管部が実施する各種集合研修において、過去事故事例をもとにした教訓や事故防止対策等に関する研修を行いました。また、2023年度に安全推進室が主催して実施した研修として、前年度は感染症拡大防止の観点から中止とした「安全衛生セミナー」を四国各県4か所において実施し、安全推進室から講師を派遣して労働災害防止に関する関係法令や事例紹介等について教育を行ったほか、安全シンポジウムでは、テーマを「激甚化する自然災害」とし、予土線で発生した列車脱線事故での松山運転所の復旧作業に関する事例報告、一般財団法人日本気象協会から気象予報に関する講演をいただくなどしました。

J R 四国労組ニュース

2024年6月12日（No.29／2） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

訓練関係では、7月に牟岐線 北河内駅～日和佐駅間、11月に土讃線 大間駅～須崎駅間において、「地震・津波発生時の避難誘導訓練」を実施し、近い将来発生すると言われている南海トラフ地震に備えた避難誘導訓練を実施しました。また、12月には松山運転所車両基地において、「2023年度 総合事故対策訓練」を開催し、踏切事故により列車脱線が発生した場合を想定し、関係機関への通報や連携、会社及び系統を超えた協力体制の構築、早期復旧を目指した載線作業について、作業手順や連絡体制の再確認を行い、安全意識の高揚と対応能力の向上に取り組みました。また、台風やゲリラ豪雨など、大雨に伴う浸水による車両浸水被害防止を目的として、机上での車両避難訓練を実施しています。さらに、2023年度の瀬戸大橋線での異常時訓練はJR西日本との合同訓練会として実施し、本四備讃線で救援列車が必要となった場合の会社間の連携体制などを確認しました。

2024年度も、前年度の訓練を繰り返し実施します。訓練では、実際に有事が発生した際の従業員の的確な行動に繋がるよう、シナリオに頼り過ぎない実践的な内容とし、より効果的な訓練となるよう取り組みます。また、2023年度は台風接近に伴い中止となったトンネル内での列車火災を想定した避難誘導訓練を実施する予定です。

- 5 深夜勤務を伴う長時間拘束の勤務は心身に与える影響が大きく、健康阻害要因であり離職理由の一つと考えられる。働き方改革については労使共に推進してきたところであるが、特に鉄道事業として大きな課題である長時間拘束勤務及び深夜勤務の削減に向けた会社の考え方を明らかにされたい。

【営業部】

アシストマルスやチケットアプリ導入等により省力化・省人化とサービス水準の維持・向上の両立を目指しています。鉄道事業の特性上、列車ダイヤに連動した深夜・早朝の運転業務等は避けられないところですが、アシストマルス導入に伴い出札業務の隔日勤務スジを削減するなど、勤務の見直しを実現しております。直近では、2024年3月に高松・徳島・高知駅にアシストマルスを導入し、早朝・夜間の駅係員による対面でのきっぷ販売を券売機での販売に置き換えるとともに、隔日勤務スジを削減しました。2024年秋の松山駅高架化開業時においても、アシストマルス導入に伴う同様の見直しを行います。

引き続き出札業務等についてはアシストマルス導入状況やご利用状況等を踏まえて、より効率的で働きやすい勤務となるよう、検討を進めてまいります。

【運輸部】

○列車運行という業務の性質上、長時間労働や深夜勤務の完全な解消は困難ですが、従業員の健康を維持し、誰もが働きやすく、働きがいを持って活躍できる職場づくりのためにも、長時間労働や深夜勤務の抑制は必要な取り組みであると認識しています。

○2024年3月ダイヤ改正においても、朝・夕の通勤・通学時間帯の信用降車型ワンマン列車の拡大による車掌行路の見直し、入換作業・入出区の削減、行先地の折り返し時間短縮等により乗務効率の向上を実現しました。

○引き続き、朝・夕の通勤通学時間帯を含めた列車の適正化やワンマン化を実施するとともに、ご利用が少ない土休日において更に列車適正化やワンマン化を実施する等、従業員の働きやすさも考慮した効率的な輸送体系の構築に向けて検討を進めていきます。

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年6月12日（No.29／3） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

【工務部】

マルチ作業や分岐器細密検査等は作業間合いが必要であり、基本的には深夜作業が避けられない業務ですが、JR他社で導入が進んでいる列車運休による昼間の拡大間合い確保と集中作業の実現に向けて検討を進めてまいります。

高松変電所の機器更新工事においては、従来深夜帯に行っていた作業（工事）を既存設備やその機能を最大限活用し、安定輸送や異常時のリスクを許容したうえで、一部の作業については昼間に行うことを計画しており、今後も列車運行とリスクを勘案しながら深夜作業の削減を検討してまいります。

また深夜勤務の削減に向け、テレメータ活用による検査周期の延伸等や、2023年度からは電気関係における線路閉鎖工事監督者の外注化の実施、さらに2024年度は軌陸架線検測車を試使用し検査手法の見直しを行います。

- 6 運転士・車掌の養成課程において一定の乗務時間が必要となるが、近年列車本数や入換本数に限りがあり、審査までに十分な経験ができず、習熟運転や一人乗務になった際に不安を感じるという声が増えている。運転士・車掌の養成や技能習熟に向けて、不安解消の面を踏まえたうえで、見習い期間の拡大なども検討すべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

【運輸部】

○効率的な輸送体系を目指し、ダイヤ改正において列車の適正化やワンマン化の拡大、入換作業・入出区の削減等の施策を推進してきました。

○ご指摘のとおり列車や入換本数が減少していますが、乗務員の養成を行う上で必要な事柄等（乗務線区や車両、乗務員が担当する作業等）を考慮した行路の作成を実施してまいります。

○また、見習い者一人ひとりの技能や知識等の把握を管理者やフォアマンで情報共有しながら、見習い者の習熟度合い沿った教育等を継続して行っています。

○なお、当然ながら研修センターや現場と連携を図り、養成に関する課題を把握のうえ、他社の取組みを参考する等、教育方法の見直しを適宜実施していきたいと考えています。

- 7 業務用スマートフォン「運転支援アプリ」の導入により、乗務員へ各種注意喚起（信号確認、両数確認、制限速度等）しているが、その効果について明らかにされたい。また、視認性向上による安全確保及び強い日差しや乱反射から目を守る観点から、保護めがね（偏向レンズ）を導入し個人貸与すべきと考える。会社の考え方を明らかにされたい。

【運輸部】

○更なる安全・安定輸送の確保を図ることを目的として、徐行支援システムを全列車に展開するため、2023年11月より業務用スマートフォンに運転支援アプリを導入しました。

○運転支援アプリの機能には、徐行支援以外にも停車駅接近、制限速度、津波浸水区域表示、信号機へ意識を向ける注意喚起があり、注意喚起情報を視覚・聴覚から促し、エラー防止を図っています。

○なお、運転支援アプリ導入以降、各種機能に関するヒューマンエラーは発生してい

J R 四国労組ニュース

2024年6月12日（No.29／4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

ないことから、一定以上が効果を得られていると考えています。

○また、保護メガネについては、これまでの他鉄道会社での実績や効果を踏まえ、運転士の視認性向上や疲労軽減を目的として、導入に向けた検討を進めております。

- 8 停止位置不良やドア誤扱い事故の対策として、停止位置目標の設置位置及び表示両数の統一化を実施すべきである。停止位置目標が複数設置されている駅においては、停止目標の簡素化と合わせて早期に対応すべきと考えるが会社の考え方を明らかにされたい。

【運輸部】

○停止位置誤り防止および従来型ワンマン列車のドア誤扱い防止の観点から、基本的にホーム側に各両数の建植位置を統一する事としており、2024年9月に開業する松山駅や卯之町駅、伊予吉田駅においても、列車停止位置目標をホーム側に統一し設置予定です。

○今後も設備の改良工事に合わせて、一定の基準をもとに列車停止位置目標の移設等を行い、視認性及び識別性の向上を図ってまいります。

○また、現時点でホーム改良等が計画されていない駅につきましても現場確認やヒアリングを実施し、必要に応じて停止位置目標の取替や補助標を設置し視認性を向上させていきます。

- 9 2023年3月以降、要員需給の改善を目的として電車及び気動車の仕業検査周期が延伸されたが車両不具合の発生状況等、実績と効果を明らかにされたい。

【運輸部】

2023年度は車両故障件数が21件と、前年度の11件より10件増加しました。その内容を分析すると、保守方法の改善により車両故障防止が図れるものが6件（29%）、メーカー修繕時の配慮不足によるものが6件（29%）、想定取替周期より前に故障したものが7件（33%）、取替周期が決まっておらず故障したものが2件（9%）でした。

引き続き予防保全に努めるとともに、故障が発生した場合においても速やかに原因究明と的確な対策を講じることで再発防止に努めてまいります。

なお、仕業検査の検査項目や摩耗部品、消耗品に起因する車両故障はなく、周期延伸後の検査においても、問題は発生していません。

また、本施策により JSM3支店で以下の省人化が図られました。

- ・JSM 高松支店 D 担務：日勤→削減
- ・JSM 徳島支店 C 担務：隔日交代→日勤（2023.3 ダイヤ改正）
- ・JSM 高知支店 D 担務：隔日交代→日勤（2024.3 ダイヤ改正）

2024年4月からは、仕業検査を時間管理（運用を開始してから192時間）から暦日管理（運用を開始してから192時間後となる日の24時）に変更しましたが、目的は、安全を守りつつ運用しやすいルールにすることで、現場社員の負担を軽減するためです。現時点で仕業検査のタイミングに変わりはなく、平常時での効果はありません。

なお、新システム投入時には作業検査期限切れ警報も出す予定で、更に負担を軽減します。

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年6月12日（No.29／5） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

- 10 工務職場においては慢性的な要員不足の中、経営支援策を活用した工事により業務量が増加しており、一人ひとりにかかる負担が大きくなっている。業務量に見合った要員を確保し特定の職場及び組合員の急激な業務量の増加を避けるとともに、出向や外注化を含め業務執行体制の再構築（エリアや担当といった業務分担の見直しなど）及び工事計画の平準化が必要と考える。また、安全設備の維持・更新に関して今後の見通しも含めて会社の考え方を明らかにされたい。

【工務部】

要員の配置は、業務内容及び業務量を勘案して行っています。要員の不足に対しては、出向受入や中途採用も含めた要員の検討、部外関連工事、松山高架といった業務委託等の対応を引き続き行っています。

なお、業務量削減に向けた個別の取り組みとして、保線では2021年度からレール削正業務を外注でも施工できるようにしたほか、2022年度から予土線において巡回を含めた線路検査の一部外注化を試行しており、2024年度からは予讃線および土讃線の一部線区を対象を拡大しています。土木では2023年より土木構造物の検査業務省力化を目的とした検査システムの構築を実施中です。早期の完成に向けて計画性をもって取り組んでいきます。電気ではテレメータ活用による検査周期の延伸などによる業務の省力化を図っております。また、2023年度から電気関係で線路閉鎖工事監督者の外注化を実施しております。

電気設備の維持・更新については、設備数量と使用限度年数等を考慮し持続可能な取替計画を策定していきます。

- 11 列車見張り業務において、ルール自体に煩雑・曖昧な部分があることや、時代・環境の変化の中で実態とそぐわないものも存在しており、触車事故防止対策の抜本的な見直しを検討すべきと考える。例えば、列車見張り員の携行品の軽量化・簡略化、5分前退避の見直しのほか、業務用スマホを活用したビデオ通話による運転知照時等のコミュニケーション強化といったデジタルの活用などが考えられるが、触車事故防止対策強化にむけた会社の考え方を明らかにされたい。なお、Web-TID を活用した列車見張補助装置の導入が検討されているが、見張り業務支援システム等のハード対策について進捗状況と導入時期を明らかにされたい。

【工務部】

まずは、「触車事故防止のための基本的な取り組み事項」6項目を、職場の全員が守るべき基本ルールと認識し、当たり前前に遵守することができる職場風土を創っていくことが大前提と考えています。

その上で、土讃線での待避遅れ事象を受けて実施したアンケート調査やルーチン化して実施している安全パトロールの結果も参考にしながら、「触車事故防止要領」で規定されている見張り員の携行品等について、見直しの可否を議論していきます。

運転知照を含め各種運転手続きのあり方に関しては、関係する運輸部とも連携しながら、他社での先行事例を参考にデジタルの活用について検討を進めていきます。

「WebTID 情報を活用した列車見張補助装置の導入」については、2024年3月に予算承認されて、現在、メーカーと仕様等を打合せ中で間もなく発注予定です。今年度中に開発を完了して試使用を開始できるよう、開発に取り組んでまいります。ただ、装置の導入に至ったとしても位置付けは「あくまで補助手段」であり、最後は人による確

J R 四国労組ニュース

2024年6月12日（No.29／6） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

認が必要不可欠であることから、引き続き、ルールや基本手順を遵守するための教育にも取り組んでいきたいと考えています。

- 12 安全・安定輸送の条件には沿線の環境整備も重要な取り組みである。倒木や倒竹、空転・滑走、獣害による輸送障害を未然に防止するための計画について会社の考え方を明らかにされたい。

【運輸部】

倒木や倒竹の対策については、岩斜面に生えている樹木、枯れ木など優先順位を決めて順次計画的に伐採しています。また、乗務員から申告があれば、可能な範囲で速やかに伐採等対応を行うこととしています。

落石の対策については、斜面の状態を定期的に検査し、優先順位を決めて計画的に防災工事を実施しています。

動物等との衝撃防止対策については、鹿や猪の出没箇所が従前より変化しているものの、駅間全ての間で徐行する列車を増やして徐行区間を見直す等の措置を行っています。徐行運転のほか、フェンス設置等の対策の効果もあり、動物との衝撃件数は前年度から減少しているので、これらの取り組みを引き続き継続し件数の推移を注視していきたいと考えています。

また、2023年度から動物との衝撃多発箇所に侵入防止フェンスを建植する設備投資施策や動物忌避剤を散布する取り組みを開始しており、衝突件数が減少する効果が得られています。

空転・滑走の対策として、効果的な順に言えば、①抜本的には沿線樹木を伐採し、空転・滑走の要因となる黒色被膜（落葉に起因して形成されるもの）をレール踏面に形成させないこと、②レール踏面に形成した黒色被膜を除去すること、③中継信号機やATSロング地上子を増設し、運転士のブレーキ開始時機を早めて強いブレーキをしないようにすること、④要注意区間を徐行して強いブレーキをしないようにすること、と考えています。

このほか、2700系の運転操作見直し（空転が発生しても力行ノッチを操作しない）も空転防止に効果があったと考えられます（2023年度の2700系の自然停車ゼロ）。

また、空転・滑走が発生しやすい時機における車輪とレールの粘着力向上を図るための2700系の増結等についても有効性を検証しています。

そして、空転・滑走や徐行による遅延が発生した場合には指令員が遅延状況を乗務員に周知するなど情報共有にも努めています。

（参考：空転・滑走の対策の具体例）

①について

毎年予算を確保し、各運転区所から空転滑走発生に基づく伐採希望箇所を聴き取り、樹木伐採を進めています

②について

駅構内において黒色被膜が形成される土佐岩原駅で、毎年秋季にレール研磨を行っています。レール研磨機のパフォーマンス、黒色被膜形成区間全ての研磨は困難なので、駅構内のみに限定して実施しています。

③について

これまでに、中継信号機の増設を土佐岩原～豊永駅間、及び大田口～土佐穴内駅間の上り第1閉そく信号機について実施し（各2基）、ATS ロング地上子の増設を双岩駅上

J R 四国労組ニュース

2024年6月12日（No.29／7） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

り場内信号機、伊予石城駅下り場内信号機、及び立間駅下り場内信号機について実施しています。

④について

③による効果が見込めない讃岐財田～坪尻駅間、土佐岩原駅構内、豊永～大田口駅間において秋季の落葉時期に実施しています。

（参考：運用指令の現状把握）

運用指令では、2019年11月の秋季シーズンから空転・滑走の発生状況を集計しており、2020年11月以降、空転・滑走の発生状況を運輸部関係者が閲覧できるようにしています。

なお、2023年度の集計では、空転が136件、滑走が41件となっています。

- 13 顧客等から著しい迷惑行為（カスタマー・ハラスメント）は社会問題化されているものの、鉄道事業者の課題として未だ対応に苦慮している現状がある。したがって、労使が共通認識を持って連携し、対応する必要があり、発生時の対応に関する教育・訓練の実施や、必要に応じた警察との連携強化、発生後の社員へのフォロー・サポート体制の確認・強化を行うべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

【鉄道事業本部】

当社でも多くはありませんがカスタマーハラスメントに該当する事象が発生し、従業員が対応に苦慮していると承知しています（2022年度報告があったものは7件）。それを踏まえ、昨年度にお客様サービス推進室にてカスタマーハラスメントガイドラインを作成し、2024年3月26日付事務連絡にて、接客に関わる箇所長へ発出しました。ガイドラインにはカスハラへの対応方、連絡体制等を掲載しています。

なお、今年度、サービスの研修の一部においては、カスハラについて周知・教育を実施する予定です。また、ガイドラインを基に各箇所にてOJTによる教育に活用することを可能としています。

ただし、寄せられたお客様のご意見への対応の基本は、ご意見にきちんと耳を傾けた真摯な対応であり、そこにクレームの要素があるだけでカスハラだと解釈しないよう注意が必要です。また、お客様側のカスハラに対する理解や認識が深まらないと、当社がカスハラ対応を進めたとしても、対策には限界があることを理解しておく必要があります。（当社はお客様周知のため、駅にはポスターも配布しています。）

一部の自治体では、カスハラ防止条例制定の動きもありますので、条例制定となればお客様への認知も深まると考えます。

- 14 安全に対して自由に誰にも臆することなくコミュニケーションを図ることができる組織風土を構築するには、権威勾配の格差を小さくする必要がある。一例としては、JR本体と関連するグループ会社の作業服を統一することや職場内で職位ではなく「（名前）さん付け」等、「心理的安全性」に向けた取り組み事例がある。「心理的安全性」を担保することは、全ての業務の土台であるといっても過言ではなく意思決定を行う際に正確な情報が得られないことなどにより、安全上のリスクが生じかねないことや、更には、上司・部下間、もしくは同僚間において良好なコミュニケーションを図ることができず、それにより労働者のモチベ

J R 四国労組ニュース

2024年6月12日（No.29／8） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

ーションや勤労意欲が低下し、ひいては離職にもつながりかねないといったことも考えられるが、会社の考え方を明らかにされたい。

【安全推進室】

安全に関わる取り組みとしては、安全推進計画に確認会話によるコミュニケーションエラー防止を掲げております。確認会話によるコミュニケーションを推進することで確認不足を防ぐとともに意思疎通が図られ、その結果として事故防止に繋がると考えています。確認会話の推進により気軽に確認しあえる環境を構築し安全性の向上を進めてまいります。

【総務部】

また、昨年実施したエンゲージメントサーベイでは、会社全体で見ると上司の部下に対する支援および各職場単位での連携は強みとして表れていました。一方で、コミュニケーションが課題となっている組織もありますので、「管理職のマネジメント力」を改善テーマの一つに掲げ、研修の実施やレクリエーションを通じた職場内コミュニケーションの活性化等により良好なコミュニケーションが可能な職場風土づくりを進めてまいります。

- 15 近年、グループ会社においてヒューマンエラー事故や傷害事故等が増加傾向にあり、今後、外注化が進む中でグループ会社との安全対策による連携は必要不可欠と認識するが、会社の考え方を明らかにされたい。

【安全推進室】

グループ会社のヒューマンエラー事故や傷害事故に関しては、発生の都度、各主管部と連携して事故原因や再発防止策を共有しています。その内容は、毎月開催している安全推進委員会に諮り、グループ会社を含めて全社的に水平展開を図っています。また、毎年請負工事安全会議を開催し、その中で事故概要とその対策を説明し事例の水平展開を図っています。なお問題があると判断した場合は、安全推進室が対象会社に対して聞き取りを行い必要な指導を行っております。今後も各主管部との連携を強化して情報共有を図り、ヒューマンエラー事故、傷害事故防止に努めます。

- 16 「安全継承館」での研修は鉄道事業を中心としたJR四国グループにとって必要不可欠な安全意識の醸成・定着にむけて重要な取り組みだと考える。すでに鉄道事業に携わる社員が受講済みとなり、二巡目を迎えるとのことだが、一巡目を踏まえて一層充実した内容とすべきである。今後の研修実施に向けて会社の考え方について明らかにされたい。

【安全推進室】

安全に関しては、一度学んだことでも無事故状態が続くことで時間の経過とともに安全意識及び理解度が低くなります。研修効果を持続的なものとしていくためには、繰り返し伝えることにより「安全を最優先とした企業風土」を構築することが不可欠であることから、2巡目以降も定期的に安全研修を実施していきます。教育プログラムについては、基本的な部分は一巡目の内容を踏襲しながら、より効果的な内容とするために必要な映像及びコンテンツについては更新を加えて、安全意識の醸成・定着に向けて取り組んでまいります。

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2024年6月12日（No.29／9） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

<説明に対する主な質疑（要旨）>

組合：JR四国グループの各業種・業態は労働集約型産業が中心であり、安全に対しても「人」が関わる要素が極めて大きい中で、昨今では、「幸運にも」命に影響のなかった労働災害、事故等が続いている。要員不足の慢性化や、コミュニケーション不足を背景に、教育・技術継承の不足を懸念する。今後、「中期経営計画2025」の達成に向けても、安全は最も優先すべき事柄と考えるが、こういった現状をどのように考えているか。

会社：要員不足であったとしても、教育の拡充は必要である。

そのためにも、人の確保が必要となってくるが、採用面においては、学生数が減っており困難なのが現状。特に工務系統においては、要員がいらないからといって設備面での保全を休むわけにもいかない。待遇改善とあわせて、四国外への作業発注や、検査周期の延伸・パターンダイヤ等を整備し、地上設備を減らすなど作業量を抑える等取組んでいく。

組合：要員不足の関係で各運転区所において、車掌兼務が継続している。いつまで実施する想定か。

会社：現在、4区所で実施しているが、7月中旬の車掌養成終了に伴い、終了する。

【2024年度諸施策について】

「2024年度諸施策」について、会社から基本的な考えが示された後、各主管部より具体的な諸施策について説明を受けた。

1 基本的な考え方

中期経営計画2025の4年目として、目標達成に向けた正念場であり、次の飛躍につなげる年度と位置付け、以下を重点実施項目として各種施策に取り組むほか、これまでの取組みや施策の成果を獲得するとともに、経営改善の取組みをより一層加速する。

(1) 鉄道事業における収益拡大施策の推進

チケットアプリのバージョンアップや8000系特急電車のリニューアル編成増備、高まる着座ニーズを踏まえた特急列車の指定席拡大など、さらなるサービス向上施策を着実に推進する。

(2) 構造改革の加速

持続可能な経営体質の構築に向け、多度津工場の近代化やハイブリッド式ローカル車両の開発、ワンマン運転の拡大、駅設備改良等、支援措置を活用した設備投資による省力化・省人化施策を着実に進め、生産性の向上を図る。

また、引き続き業務の見直し・デジタル化による効率化やワークスタイルの変革を推進する。

(3) 非鉄道事業における最大限の収益拡大

将来のグループ経営を支える事業の確立に向けてグループ一体となった取組みを推進する。

2 各部門の基本方針

(1) 鉄道事業部門

- ・ 利便性向上、観光需要創出、誘客促進等を推進し、持続可能な営業体制を構築
- ・ 省力化・省人化による生産性向上、ワークスタイル変革等による変革の推進
- ・ 利用しやすい環境づくりや利用促進に向けた他モビリティとの連携

J R 四国労組ニュース

2024年6月12日（No.29／10終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

(2) 事業開発部門

- ・ 全国で戦えるホテルグループへの成長
- ・ 総合不動産事業の確立に向けた高い成長
- ・ 「食の安全・安心」の確保と幅広い業態展開により更なる収益拡大

<各主管部からの具体的な説明>

◆ 営業関係 **別紙 1 参照**

- ・ 松山駅高架化開業に伴う駅の効率化等について

◆ 運輸関係 **別紙 2 参照**

- ・ 特急宇和海における部分ワンマン化について
- ・ 徳島運転所への女性乗務員配属について
- ・ 社内補充券発行アプリ（車補アプリ）のキャッシュレス決裁導入について
- ・ レール運搬車の新製について 等

◆ 工務関係 **別紙 3 参照**

- ・ 電気架線検測装置の導入
- ・ 除草機械の導入
- ・ 獣害対策
- ・ 電気関係システムの更新
- ・ 列車見張補助装置の導入に向けて 等

<説明に対する主な質疑（要旨）>

組合：一部の駅において、みどりの窓口の営業終了時間間際においてもお客様の列があるため、アシストマルスの稼働時間にもかかわらず切り替えが出来ていない。担当者が次の作業ダイヤに就くため、他の者が対応するなど、業務に支障が出ている。

会社：窓口での対応時間が伸びることや、お客様の誘導に時間が必要となる点は課題として認識しており、箇所の作業ダイヤやオペレーターの要員状況等を勘案し、検討する。

組合：今回の松山駅高架事業に伴い、異動等が発生すると想定されるが、個人の希望を聞くなど丁寧に対応されたい。

【取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について】

(**別紙 4** 参照)

【車両検修等の今後の在り方について】

また、当日は「車両検修の在り方について」会社から説明があった（詳細は**別紙 5** 参照）。

以上

以下のとおり、2024年秋の松山駅高架化開業に伴う駅の効率化等を行います。

1 駅業務体制の見直し

(1) 松山駅（高架化開業に伴う要員減）

①アシストマルス導入に関する内容

- ・みどりの窓口営業時間を4：50～21：00から7：00～19：40へ変更します。
- ・社員の出札Aの勤務種別を隔日交代1形Aから変形8bに変更します。
- ・契約社員の出札①の勤務種別を日勤2種から変形6形aに変更します。
- ・契約社員の出札②の勤務種別を日勤2種から変形6形aに変更します。
- ・社員の当務の勤務種別を隔日交代1形Aから隔日交代1形Bに変更します。
- ・社員の改Aの勤務種別を隔日交代1形Aから隔日交代1形Bに変更します。

②自動改札機・自動放送装置導入に関する内容

- ・契約社員の改2を廃止します。
- ・契約社員の改4を廃止します。

③運転業務見直しに関する内容

- ・社員の信号①を廃止します。
- ・社員の信号②を廃止します。
- ・社員の操車Bの勤務種別を隔日交代1形Aから変形7dに変更します。

(2) 宇和島駅（松山駅からの信号業務移管に伴う勤務種別見直し）

- ・信号の勤務種別を日勤2種から変形7bに変更します。

2 変更時期

2024年秋（松山駅高架化開業時）

1 勤務種別の見直し

2 窓口営業時間の見直し

3 きっぷ販売体制の見直し

体制／対応時間		4:50-5:30	5:30-7:00	7:00-19:40	19:40-21:00	21:00-23:00	23:00-23:20
現行	みどりの窓口	○	○	○	○		
	指定席券売機	○	○	○	○	○	○
改正	みどりの窓口	×	×	○	×		
	【新規】みどりの券売機 プラス （コールセンター）		◎		◎	◎	
	（顧客操作）	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	指定席券売機	○	○	○	○	○	○
◎：新規で設置するもの ○：現行から変化が無いもの ×：現行から無くすもの							

【運輸部】
特急宇和海における部分ワンマン化について

2023年10月の経営協議会にてお知らせいたしました特急宇和海の部分ワンマン化（八幡浜～宇和島）につきましては、以下のスケジュールで進めてまいります。

	2023年度	2024年度			
	4 Q	1 Q	2 Q	3 Q	4 Q
実地訓練 施行		★6/27 トンネル避難誘導訓練	★8月下旬 実地訓練		★1月 試行 ★3月 本運用
取り扱い周知				乗務員訓練・業研での周知等	
車両改造	防犯カメラ設置		非常通報装置（トイレ）設置 乗降促進装置（運転台）設置等		
地上設備			駅設備改良 【卯之町・伊予吉田・宇和島】	駅設備改良 【八幡浜】	

徳島運転所では、徳島集約化事業で新築する新運転事務所の完成をもって女性乗務員を配属する計画でしたが、集約化事業の計画変更により新運転事務所の完成が2029年度に後ずれしました。

そこで、運輸部では、中期経営計画2025で掲げられた「生き生きと働ける職場づくり」の一環として、より柔軟な人員配置と、女性従業員が活躍できる職場の早期拡大を目指し、既存建物の一部改築等により女性乗務員配属に対応した設備を整備し、**2024年秋の車掌養成で女性車掌を2025年度の運転士養成で女性運転士を徳島運転所に配属する計画です。**

女性乗務員配属と設備整備スケジュール

時期		設備整備等 (..... : 設計、整備、工事期間 → : 使用期間)	配属
2024年度	1Q		
	2Q	現徳島運転所事務所3階に 女性更衣室・休憩室を整備	関係乗泊・休憩室の 備品整備等
	3Q	★使用開始	★使用開始
	4Q	徳島駅立体駐車場1階に 駅員向け女性休養室を整備 (乗務員も一部共用)	乗泊未整備地 (鳴門・阿南)の ホテル調整※2
2025年度		★使用開始	★女性車掌配属開始(車掌養成)
2025年度		新運転事務所一部新築 (2026年度完成部分※1)	★使用開始
2026年度		★新運転事務所一部完成	★女性運転士配属開始(運転士養成)
2027年度		(仮)女性乗泊として 一部使用	<今後検討> 鳴門・阿南の 乗泊整備
2028年度		新運転事務所残り新築 (2029年度完成部分※1)	
2029年度		★新運転事務所完成 ↓ 本使用開始	

※1 徳島集約化工事は他系統設備の工事も含めて段階を踏んで施工するため、新運転事務所の新築工事が2段階に分かれています

※2 車掌の見習い組には鳴門・阿南の泊行路が無いいため、鳴門・阿南のホテル利用は2025年度からを想定しています

車補アプリのコード決済機能の追加

車補アプリにコード決済機能を付加することにより、お客様の利便性向上及び車掌・駅業務の省力化を推進します。

⇒現金收受機会の低減・つり銭誤り防止等

◎期待される効果

- ・キャッシュレス化による車掌・駅業務の省力化
- ・要望が多い決済手段による利便性・サービス向上
- ・訪日外国人観光客等への対応

現在

キャッシュレス需要に非対応



現金收受の手間



つり銭誤りの可能性

【参考】※車掌科聞き取り（2023年度）

◎現金外決済の車内申告数

マリン：2回/本

しおかぜ：0.5回/本

南風：1回/本

うずしお：0.25回/本

導入後

利便性向上 & 現金收受業務の減少

幅広いユーザーの利便性向上



学生も利用可能な決済手段

インバウンド対応



海外Pay対応の検討

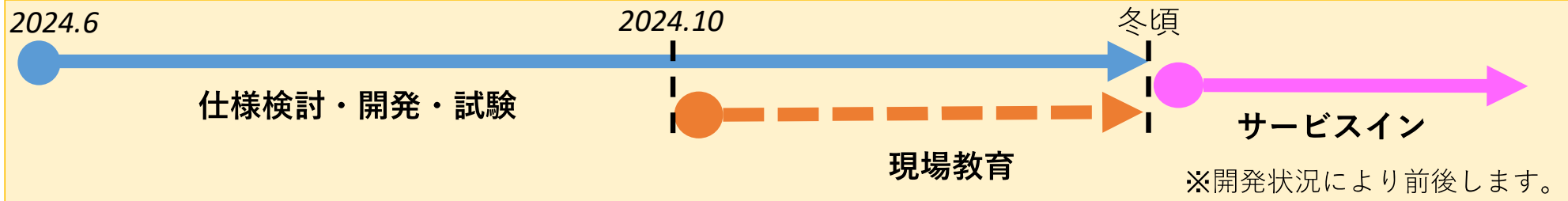
現場のキャッシュレス化



省力化・デジタル化推進

◎お客様の要望やインバウンド対応も見据え、コード決済の種類は随時追加可能な方式を採用予定

◎今後のスケジュール【2024年度冬頃導入予定】



レール運搬車の新製について

これまでのレール輸送では、DE10形ディーゼル機関車（1971年製）を使用していましたが、部品調達困難等の理由により、2023年3月の全般検査の期限を迎え廃車としました。今後のレール輸送に向けて、現在レール運搬車の新製を進めており、2025年1月頃納入し今年度末頃の使用開始を計画しております。

1. 新製レール運搬車の特徴

- ・気動車方式で、乗務員への特殊な教育が不要
- ・編成の両端に運転台があり、機回し作業が不要
- ・JR東日本、JR東海が採用

2. 今後のスケジュール（予定）

	2024年度				2025年度
	1 Q	2 Q	3 Q	4 Q	1 Q
設計・製造					
完成検査等			★		
納入				★	
確認試験 教育訓練					
営業投入				★	

- (1) 電気架線検測装置の導入
- (2) 除草機械の導入
- (3) 獣害対策
- (4) 電気関係システムの更新
- (5) 列車見張補助装置の導入に向けて

(1) 電気架線検測装置の導入 (2023年度)



[導入効果]

- ・ 電車線路保全の省力化
従来より4,096時間/年削減

[2024年度使用計画]

5月、11月	西条駐在、観音寺駐在
6月、12月	多度津駐在
7月、1月	高松本区
9月、3月	松山本区、今治駐在

(2) 除草機械の導入 (2024年度)

ラジコン草刈機(6月に4台導入予定)



施工能力：刈払い機の約4倍

※施工環境により変動

スチーム式除草機(6月に1台導入予定)



施工能力：刈払い機の1~1.5倍

※施工環境により変動

(3) 獣害対策（2023年度～）

- ◆2023年度実績 土讃線 小歩危～大歩危間の26箇所
徳島線 川田～穴吹間、阿波半田～江口間の13箇所

動物立ち入り防止柵



【効果】

小歩危～大歩危間

2022年9月～12月：9回接触 ⇒ 2023年9～12月：3件接触（昨年度比約7割減）

※柵設置箇所での接触はゼロ

川田～穴吹間、阿波半田～江口間

2022年10月～12月：14回接触 ⇒ 2023年10～12月：6件接触（昨年度比約6割減）

※柵設置箇所での接触は1件

◆2024年度計画

土讃線	小歩危～大歩危間	1箇所、	土佐北川～角茂谷間	10箇所
徳島線	阿波半田～江口間	4箇所		

(4) 電気関係システムの更新（2024年度）

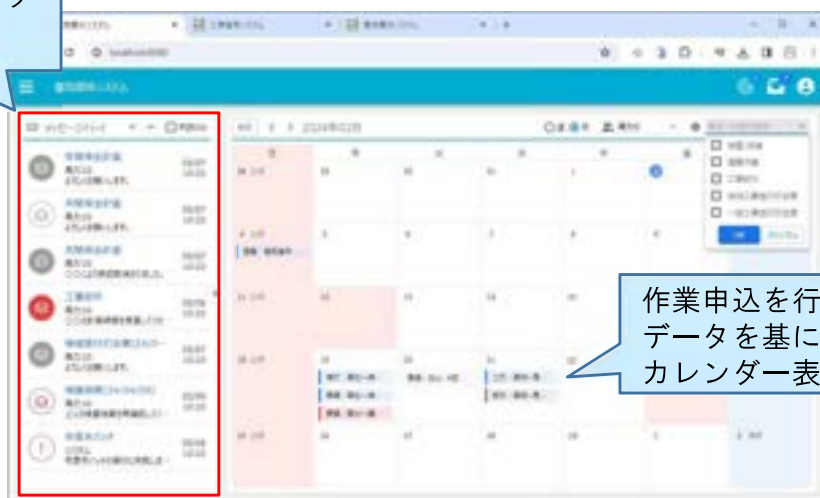
1. システム更新の概要

電気指令支援システム及び電気設備保全管理システムについて、更新に併せてシステム統合及びタブレット等を活用した外部デバイスからの接続機能強化を目的にクラウドシステム化を実施する。

2. 一部機能強化に伴う省力化について

- システムの統合を行い、データベースの一元管理を実施する。（社員マスタ、駅・駅間マスタ等）
- システムで入力された作業等について、カレンダー表示を行いタスク管理を実施する。
- 工事の申込について、現行紙ベースで実施している施行打合せのワークフロー化を実施し、電気区所で入力している電気指令への申込データを自動生成することで、システム入力の省力化及び帳票のペーパーレス化を実現する。
- エクセルデータの取込を強化し、社内出退勤システムからの勤務表、新規設備台帳の一括取込を行うことで、システム入力の省力化を実現する。

処理が必要なタスク
を表示する



トップ画面（カレンダー表示）

作業申込を行った
データを基に
カレンダー表示

一般工事施行打合票
入力画面検修工事施行打合票
入力画面

(5) 列車見張補助装置の導入に向けて (2024年度)

【装置 (システム) の概要】

- ・ お客様向けの列車走行位置情報サービスで使用しているWebTID情報を活用
- ・ 工務系社員だけでなく、他系統社員や請負業者も使用可能
- ・ 社員は社給スマホで、他は個人スマホで使用する想定
- ・ 立ち入る駅間・駅構内を自ら選択し、自位置の2つ隣の駅間・駅構内に列車が進入すると、画面表示と音声アラームで列車接近を通知する (通知タイミングは変更可能)。
- ・ 運転知照情報 (相手名、知照時刻) を入力しないと操作できない仕様 (運転知照省略防止対策)



列車見張補助装置の使用イメージ

【装置の位置付け】

JR他社と同様に、保安装置ではなく、「あくまで補助手段」とする。

【導入に伴うルール改正】

触車事故防止要領を改正して、装置の使用方法や使用ルールを明確化する予定。

【導入スケジュール (予定)】

メーカーと仕様等を打合せ中。5～6月にシステム設計業務を発注予定。



列車見張補助装置の画面イメージ

	2024年度				2025年度
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4
列車見張補助装置	開発 → 試使用 → 本使用 →				
触車事故防止要領への明記			★	改正、安推委で報告	

取扱収入実績及び純収入実績の最近の動向について

2024 年 6 月
J R 四 国

1 取扱収入実績（6 月速報値）

2024 年度取扱収入（6 月速報値）は、6 月 4 日現在で 313 百万円、対前年度 122.7%（+58 百万円）、対 2019 年度 91.7%（△28 百万円）となっている。

（単位：百万円）

	2024年度					
	5月実績	前年度比 (2019年度比)	6月実績	前年度比 (2019年度比)	累計	前年度比 (2019年度比)
定期外	2,258	99.4% (84.5%)	275	118.6% (89.3%)	4,897	104.7% (83.6%)
定 期	295	89.6% (117.6%)	38	164.9% (114.5%)	1,246	104.6% (115.2%)
合 計	2,553	98.2% (87.3%)	313	122.7% (91.7%)	6,143	104.7% (88.6%)

※5 月実績は速報値。

※6 月実績は 6 月 4 日現在の速報値で、前年度及び 2019 年度との同日比較。

※累計は 6 月 4 日現在の速報値で、前年度及び 2019 年度との同日比較。

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

2 純収入実績（4 月実績）

2024 年度鉄道運輸収入は、4 月末で 2,091 百万円、対前年度 115.2%（+277 百万円）、対 2019 年度 95.0%（△110 百万円）となっている。

（単位：百万円）

		2019年度		2023年度		2024年度					
		4月実績	累計	4月実績	累計	4月実績	前年度比 (2019年度比)	累計	前年度比 (2019年度比)	計画値	計画比
自社完結 四国発売・他社関連 他社発売・四国関連	自社完結	686	—	540	—	631	116.9% (92.1%)	—	— (—)		
	四国発売・他社関連	394	—	299	—	319	106.9% (81.1%)	—	— (—)		
	他社発売・四国関連	607	—	519	—	575	110.8% (94.7%)	—	— (—)		
定期外		1,687	—	1,358	—	1,526	112.4% (90.4%)	—	— (—)		
定 期		345	—	325	—	402	123.7% (116.7%)	—	— (—)		
合 計		2,032	—	1,683	—	1,928	114.6% (94.9%)	—	— (—)		
合計（マルス前受含む）		2,200	—	1,814	—	2,091	115.2% (95.0%)	—	— (—)	2,060	101.5%

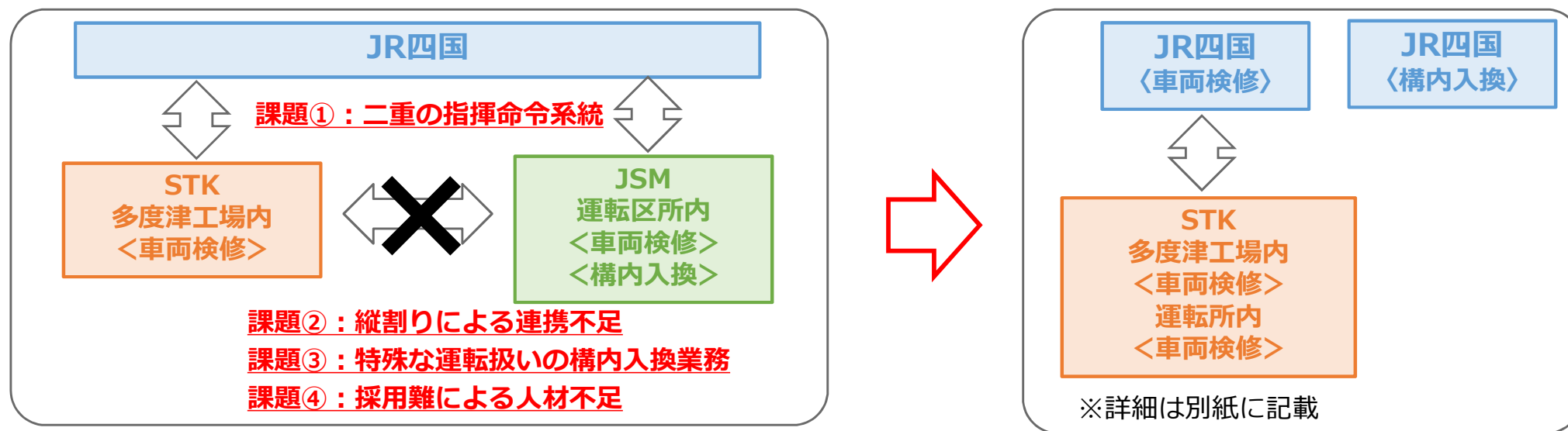
※小数点以下四捨五入の関係で、合計が合わない場合あり。

車両の検修業務及び構内入換業務については、要員確保と技術継承を目的として2006年6月から(株)ジェイアール四国メンテナンス（以下、「JSM」という）へ業務委託を拡大しました。その後一定の効果を得たものの、近年では採用難・離職者の増加による要員不足や業務の縦割り管理による弊害、技術力の低下など車両検修部門の持続性が懸念される状況です。

これらを踏まえ、将来に渡って安全・安定輸送を持続的に確保していくため、検修業務を一元化することを基本とし、検修業務及び構内入換業務の執行体制を見直すこととします。

1 見直しの内容

- (1) JSMに委託している運転所検修業務を四国鉄道機械(株)（以下、「STK」という）へ変更
- (2) 多度津工場における直轄の検修業務の一部をSTKへ委託拡大
- (3) JSMに委託している運転所構内入換業務を直轄化



2 効果（グループ全体）

経営資源の集中、一元化によるスケールメリットの活用、一体的な教育体制の構築が可能

3 実施時期

2025年4月1日

車両検修等の今後の在り方について

2024年6月



【別紙】 今後の体制とスケジュール

- 【JSMに委託している運転所検修業務をSTKへ変更】
- ・ 当該業務に従事しているJSMプロパー従業員はSTKへ転籍、JR四国からの出向者はSTKへ出向替え
- 【多度津工場における直轄の検修業務の一部をSTKへ委託拡大】
- ・ 多度津工場から鉄工旋盤班、空制班、電機現車班の作業を委託拡大
 - ・ 当該業務に従事しているJR四国従業員はSTKへ出向
- 【JSMに委託している運転所構内入換業務を直轄化】
- ・ 当該業務に従事しているJSMプロパー従業員はSTKに転籍の上、JR四国に出向、JR四国からの出向者は出向終了し復帰

主な事業	JR四国	JSM	STK
車両検修	・ 多度津工場 鉄工班、現車班等 ・ 運転所技管	・ 運転所内交番検査 ・ 運転所内仕業検査 ・ 運転所内臨時検査	・ 工場内車両検査修繕 ・ 車両改造工事等
構内入換	・ 運転所構内当直	・ 運転所構内信号 ・ 運転所構内誘導 ・ 運転所構内運転	・ 工場内入換

- ・ JSMプロパー社員は現行の労働条件（勤務地の変更なし）でSTKに転籍、今後待遇改善について検討予定
- ・ 3社全体で省人化・省力化・働きやすさを創出する

2024年度				2025年度	
1/4	2/4	3/4	4/4	1/2	2/2
◆経営協議会	事業移管に向けた準備			★ダイヤ改正 ◆4/1 事業移管（運転所検修） 直轄化（構内） 委託拡大（多工）	
	委託拡大・直轄化に向けた準備				